

Janvier 2017

RÉPRESSION ROUTIÈRE :
2017 : L'ARGENT DES
CONDUCTEURS, UN JACKPOT
POUR L'ÉTAT EN HAUSSE DE
10 %.

INTRODUCTION

Chaque année, l'Etat détourne une grande partie de l'argent de la répression routière pour construire son budget. Les amendes issues des radars, celles qui proviennent de la police de la route et du stationnement, mais également les amendes forfaitaires majorées, constituent un vrai trésor en ces temps de disette budgétaire. Cette année, les recettes pour l'Etat devraient représenter 1,84 milliard d'euros, après 1,68 milliard en 2016, soit une hausse de 10 %. La solution pour augmenter les recettes est toute trouvée : hausse du nombre de radars de plus en plus perfectionnés et déploiement continu des boîtiers de verbalisation permettant d'augmenter le nombre de procès-verbaux électroniques.

Pourtant, malgré cette manne conséquente, les investissements liés à l'entretien des routes et à l'amélioration du réseau sont négligés au profit de programmes étatiques sans aucun lien avec la sécurité routière. Plus des 2/3 des recettes liées à la répression sont ainsi versées au profit de politiques publiques qui sont complètement étrangères à la sécurité des usagers de la route.

En s'intéressant de plus près aux projets de lois de finances, dans lesquels sont établis et consignés toutes les recettes de la route et surtout leurs affectations, le conducteur peut rapidement s'apercevoir que le schéma de répartition de l'argent de la répression routière s'avère très complexe, mais surtout qu'il ne permet pas de contribuer à l'amélioration des conditions de circulation. Le désendettement de l'État, les collectivités locales (libres de choisir les opérations qu'elles veulent financer), les transports en commun, ferroviaire et fluvial profitent ainsi largement de l'argent de la répression routière.

Décryptage d'un racket bien établi et surtout très bien organisé !

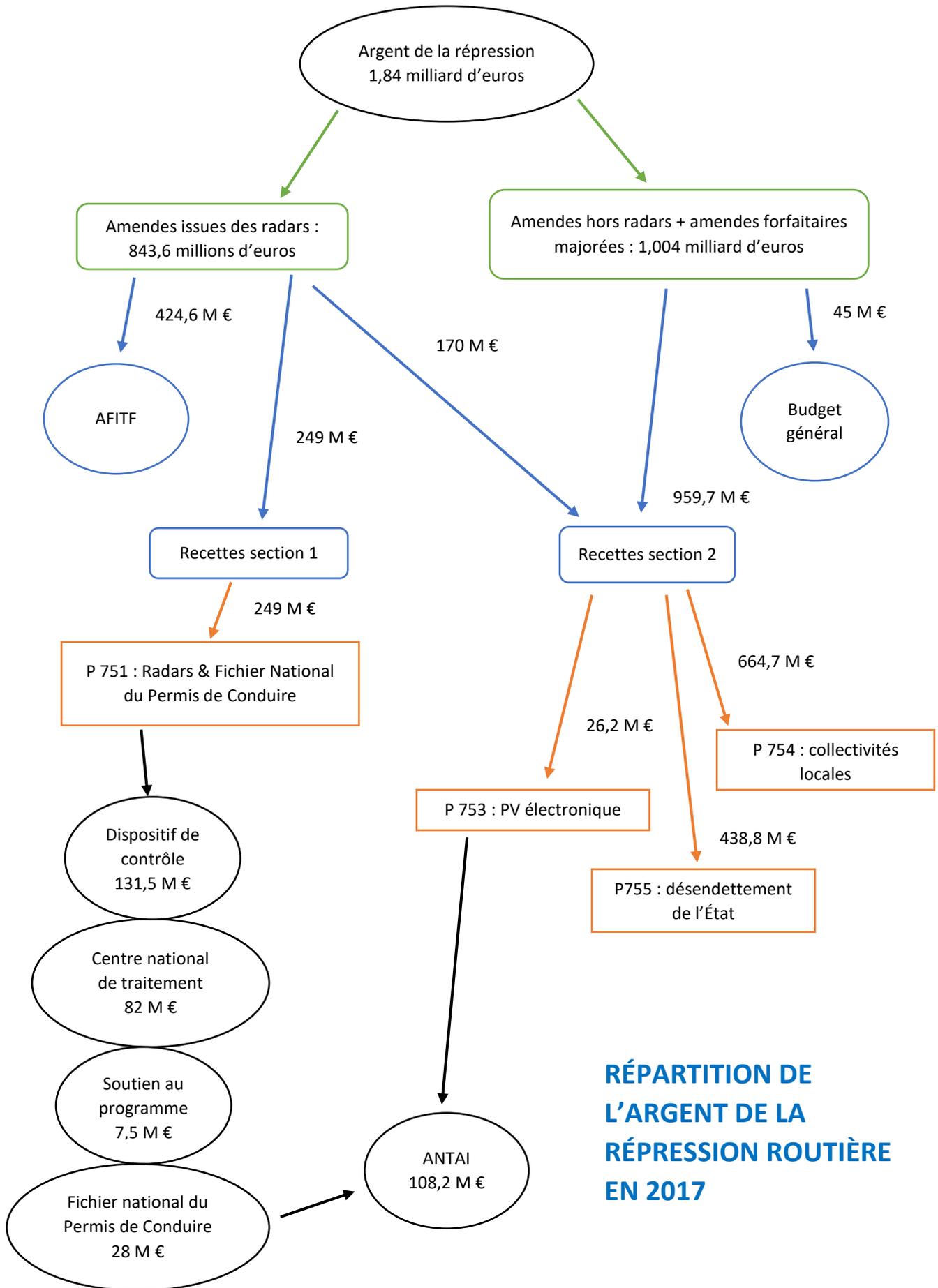
SOMMAIRE

- 1. Hausse des recettes pour financer de nouveaux radars : 10 % supplémentaires ponctionnés dans la poche des conducteurs**
- 2. Le PV électronique : outil invisible et très efficace de la machine répressive**
- 3. Les recettes de la répression routière : une manne pour de nombreuses politiques publiques étrangères à la route**
- 4. Face à la baisse des dotations de l'État les collectivités locales profitent aussi des recettes de la répression routière**
- 5. La dette de l'État remboursée avec l'argent des conducteurs**
- 6. Conclusion : un système qui continue de fonctionner au détriment des usagers de la route**
- 7. Annexes**

⇒ **Annexe n°1 : compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »**

⇒ **Annexe n°2 : évolution des recettes de la répression routière et du nombre de radars depuis 2003**





RÉPARTITION DE L'ARGENT DE LA RÉPRESSION ROUTIÈRE EN 2017



1. HAUSSE DES RECETTES POUR FINANCER DE NOUVEAUX RADARS: 10 % SUPPLÉMENTAIRES PONCTIONNÉS DANS LA POCHE DES CONDUCTEURS

Depuis le 1^{er} janvier 2017, dans le compte d'affectation spécial « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS », les programmes 751 « Radars » et 752 « Fichier national du permis de conduire » ont fusionné. Le programme 751 s'intitule désormais « Structures et dispositifs de sécurité routière ».

Ce programme numéro 751, intégré au compte d'affectation spéciale finance en premier lieu la politique ultra-répressive du gouvernement. Il contribue ainsi au déploiement, à la maintenance et à l'efficacité de radars toujours plus développés dont l'unique but vise à contrôler et piéger les conducteurs.

Entre 2016 et 2017, le parc de machines devrait augmenter de 150 pour atteindre 4600 appareils. Le Conseil Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 2 octobre 2015 a ainsi décidé qu'à fin 2018, 4 700 radars devraient être installés sur le territoire français.

Outre le déploiement de nouvelles machines, l'objectif est également de renouveler les systèmes les plus anciens par des appareils beaucoup plus efficaces pour sanctionner les conducteurs. [Le déploiement des voitures radars confiées au secteur privé](#) et qui va être expérimenté au premier trimestre 2017, va faire exploser le nombre de flashes et de contraventions dans des proportions jusque-là jamais atteintes.

L'efficacité des radars chantiers, rebaptisés autonomes pour être plus facilement installés partout (zone de travaux ou pas), des radars double sens qui font déjà exploser tous les records de flashes, font craindre une multiplication sans précédent du nombre de flashes, et donc de sanctions contre les conducteurs.

De plus, 100 itinéraires de contrôles par panneaux leurres seront également implantés sur le réseau français en 2017, soit 100 de plus qu'en 2016. A terme, le gouvernement veut mettre en place 1 000 itinéraires leurres correspondant à 10 000 emplacements de contrôle.

Section / Programme / Action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2016	Demandées pour 2017	FDC et ADP attendus en 2017	Ouverts en LFI pour 2016	Demandés pour 2017	FDC et ADP attendus en 2017
Section : Contrôle automatisé						
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière (<i>libellé modifié</i>)	204 214 000	249 000 000		204 214 000	249 000 000	
01 – Dispositifs de contrôle	104 736 800	131 500 000		104 736 800	131 500 000	
02 – Centre national de traitement	92 697 400	82 000 000		92 697 400	82 000 000	
03 – Soutien au programme	6 780 000	7 500 000		6 780 000	7 500 000	
04 – Fichier national du permis de conduire		28 000 000			28 000 000	

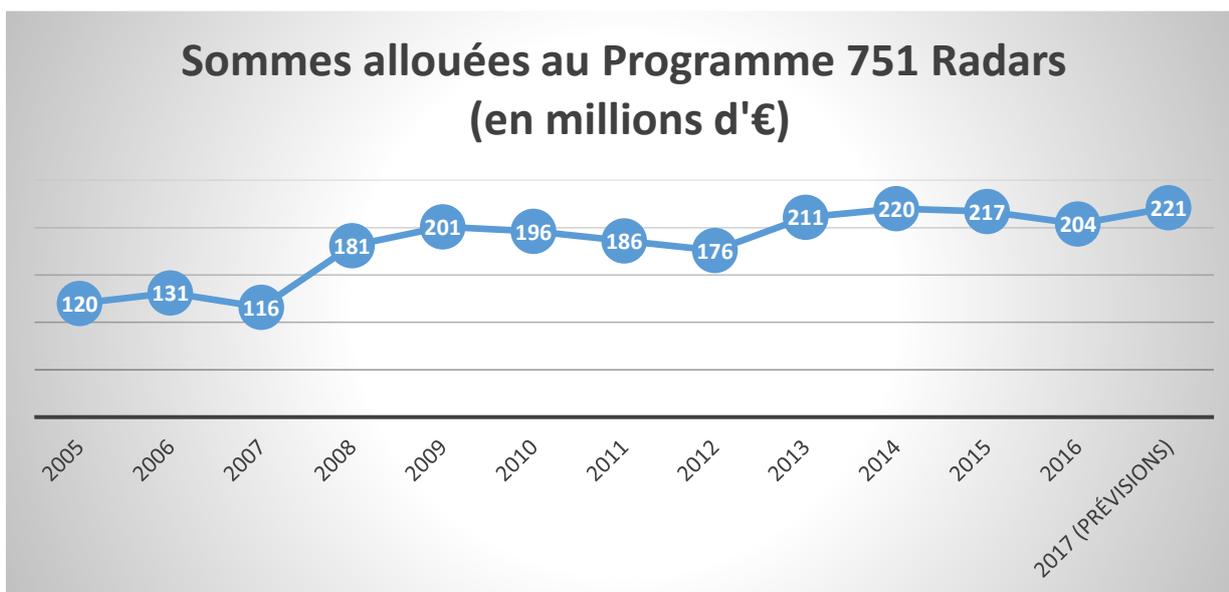
Source : PLF 2017 Contrôle de la circulation et du stationnement routiers



Le but est désormais d'intimider l'utilisateur de la route même lorsque ni son comportement, ni la route ne présentent un problème.

En 2017, 221 millions d'euros doivent être ainsi alloués au renouvellement, au fonctionnement, et à l'entretien de ces coûteuses machines.

Outre les 221 millions d'euros consacrés aux radars, 28 millions d'euros vont en 2017 financer le système de gestion du permis de conduire, notamment les envois de lettres de retrait et de restitution de points.



Source : données issues des PLF depuis 2005

Entre 2005 et 2017, les sommes allouées aux radars ont quasiment été multipliées par deux. Notre réseau routier ne serait-il pas en bien meilleur état aujourd'hui si l'enveloppe qui lui est consacrée avait connu la même évolution en dix ans ?

Par exemple, de 425 millions d'euros consacrés à l'entretien des routes en 2009, le budget est passé à 340 millions en 2014. Soit 20 % de moins en 5 ans. Sur cette période, les sommes allouées aux radars ont augmenté de 9,5 %.

Après 454 appareils en 2016 qui ont remplacé les anciens dispositifs, bien moins efficaces et rentables que les nouvelles machines, 364 équipements viendront cette année renforcer l'arsenal répressif des autorités :

- 100 radars fixes double sens
- 111 radars discriminants
- 3 radars vitesse moyenne
- 150 radars autonomes.

En plus de ces nouveaux appareils comptabilisés, 120 voitures radars supplémentaires devraient venir renforcer l'appareil répressif en 2017 et 2018. Enfin, en complément des 100 itinéraires panneaux leures installés en 2016 (10 panneaux indiquent sur une distance donnée un radar, mais celui-ci peut se trouver derrière l'un des dix panneaux, et peut être changé de place régulièrement), 300 nouveaux itinéraires de contrôle seront installés entre 2017 et 2019.



46,16 millions d'euros sont ainsi dédiés à l'achat de ces nouveaux appareils. Ce budget ne prend pas en compte les coûts complémentaires tels que le fonctionnement et l'entretien de ces machines.

BESOINS 2017			
DISPOSITIF	Nombre d'équipements commandés	Coût unitaire moyen (€)	Dépenses (AE) (en M€)
Radars fixes double sens	100	20 800	2,08
Radars discriminants	111	45 730	5,08
Radars autonomes (chantiers)	150	64 000	9,6
Radars vitesse moyenne	3	170 017	0,51
Voitures radars et autres mobiles			7,91
Urbains – tourelles - itinéraires			10
Système et R&D : AMO – SI DCA – LNE – Modernisation outillage			11
Total du déploiement			46,16

Source : PLF 2017 Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

En France depuis 2003, année d'installation des premières cabines, le déploiement des radars et leur sophistication ne cessent de s'intensifier, quitte à écartier totalement le volet pédagogique pour ne laisser place qu'à l'aspect répressif. En effet, l'argument initial préconisait d'installer un radar dans des zones dangereuses.

Si cet argument est largement contestable et contesté, les radars invisibles sont eux, littéralement cachés pour mieux harceler les usagers de la route, occultant totalement la « portée pédagogique » tant vantée par le gouvernement. Les pouvoirs publics mettent en place un véritable racket institutionnel organisé.

EN SERVICE PONDERE	Dispositifs en service (pondéré 2013)	Dispositifs en service (pondéré 2014)	Dispositifs en service (pondéré 2015)	Dispositifs en service (pondéré 2016)	Dispositifs en service (pondéré 2017)
Radars fixes	2 171	2 193	1 988	2 027	1 918
Radars discriminants	129	209	216	283	410
Radars mobiles « embarqués débarqués »	893	780	551	517	500
Radars mobiles-mobiles	39	129	220	307	440
Radars autonomes (chantiers)	0	0	5	107	338
Radars vitesse moyennes	26	63	92	95	97
Radars feux rouges	710	712	691	691	687
Radars passages à niveau	24	48	62	73	76
Nombre total de dispositifs de contrôle-sanction	3 992	4114	3 825	4 100	4 462
Radars pédagogiques	1 636	1 023	889	889	889
Nombre total de dispositifs de contrôle	5 628	5 137	4 714	4 989	5 351

Source : PLF 2017 Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

En témoigne le tableau ci-dessus. Les autorités diminuent le nombre de radars fixes et pédagogiques au profit de radars capables de flasher partout, sur plusieurs voies, et à n'importe quel moment.

Enfin, pour faire accepter aux usagers de la route ce dispositif, un budget est alloué chaque année à la communication. C'est même l'argent des conducteurs qui sert à permettre « l'acceptabilité » du



dispositif : « *l'une des composantes essentielles de la politique de développement des radars est l'acceptabilité sociale du dispositif et de la règle qu'il contrôle : le code de la route.* »

En 2017, 3 millions d'euros sont ainsi consacrés à la communication. Une hausse de 66,6 % depuis 2015, preuve que le gouvernement a besoin de déployer de plus en plus d'efforts de communication pour vanter les mérites de cette politique répressive de moins en moins acceptée par les usagers de la route.

2. LE PV ÉLECTRONIQUE : OUTIL INVISIBLE ET TRÈS EFFICACE DE LA MACHINE RÉPRESSIVE

Les recettes du système de répression routière permettent d'alimenter et de financer directement la machine répressive. L'installation d'un radar permet de rapidement se servir dans la poche des conducteurs. En effet, [parmi les radars qui flashent le plus, 9 machines sur 10 sont situées sur des axes où la vitesse a été abaissée !](#)

La répartition des dépenses du programme radar permet également de financer le déploiement et la généralisation des PV électroniques. Invisibles pour les conducteurs, ils permettent aux agents de verbaliser tous les véhicules sans que les conducteurs s'en rendent compte sur l'instant. Facile et pratique pour compléter son quota de PV et toucher ainsi sa prime de fin d'année.

Terminée l'approche pédagogique qui permettait à l'agent d'assurer un rôle de prévention. Aujourd'hui, les agents passent, et sanctionnent le véhicule sans même un contact avec le conducteur. En témoigne le message reçu par cet automobiliste DB-94 : « *Je suis stationné avenue Corentin Cariou (Paris 19) sur un emplacement de livraison sur la contre allée. Je suis assis au volant à attendre mon épouse. Aucun véhicule de livraison n'est en vue. Un couple de policiers passe, sans rien dire. Autrefois, on m'aurait invité à circuler. Aujourd'hui, rien. Huit jours plus tard, je reçois une contravention. Les policiers sont-ils devenus timides?* »

Ce programme va bénéficier d'une dotation de 26,2 millions d'euros en 2017. Selon le gouvernement l'enjeu est clair : « *L'objectif est d'assurer le déploiement de la généralisation du procès-verbal électronique au sein des services de l'État* ». Ainsi, en juillet 2016, les 41 villes de plus de 100 000 habitants, y compris Paris, étaient dotés d'un tel dispositif. En juillet 2014, seulement 29 de ces villes avaient adopté cet outil électronique. A l'été 2016 toujours, 74 des 82 villes de 50 à 100 000 habitants en étaient également équipées.

En raison de ce système qui harcèle et sanctionne à tout va, les usagers de la route subissent une explosion de contraventions. En 2016, 21,4 millions de contraventions ont été adressées par voie électronique, et la répression va se poursuivre en 2017 : 22,8 millions de contraventions sont ainsi attendues.

Oui, contraventions « attendues », car symboles de la politique du chiffre et de la répression pratiquée par les pouvoirs publics, ceux-ci prévoient à l'avance le nombre de contraventions dont l'Etat a besoin pour son budget lié à la répression. On anticipe de multiplier le nombre de flashes. Le gouvernement pratique donc la politique du chiffre. Il donne un objectif à atteindre.

Dans un rapport fait au nom de la commission des finances sur l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), et remis au Sénat en octobre 2013, le sénateur Vincent Delahaye



se félicitait ainsi de l'excellent taux de rentabilité du PV électronique : « *le PVE est un outil dont la rentabilité est 78 % plus élevée que le carnet à souches : le taux de recouvrement est supérieur ; le taux de contestation est moindre ; le coût de traitement administratif est réduit (compte tenu du traitement automatisé) ; et il n'est plus possible d'accorder des "indulgences".* »

De quoi assurer une belle manne financière à l'Etat !

Enfin, pour assurer la gestion de cette « machine à cash », l'Etat s'appuie sur l'ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions) qui assure « *le traitement automatisé des messages d'infractions qui résultent de la mise en œuvre du programme de contrôle automatisé (radars ou feux-rouges) ou de la constatation par des équipements électroniques dans le cadre du programme de "procès-verbal électronique" PVE* ».

Toutes les amendes émises dans le cadre de la répression routière transitent par l'ANTAI, cette agence qui traite tous les PV émis en France et entre en scène depuis le flash ou la verbalisation par un agent au moyen d'un appareil électronique (PVE) jusqu'à la remise à La Poste de l'avis de contravention. C'est une véritable entreprise qui gère chaque jour l'envoi de milliers de contraventions mais aussi les réclamations à ces contraventions. Tout le processus se déroule à Rennes au CNT (Centre national de traitement).

Cette agence va bénéficier en 2017 d'un budget de pas moins de 108,2 millions d'euros : dans cette somme, 82 millions d'euros sont financés par le programme radar et 26,2 millions d'euros sont issus des PV électroniques.

3. LES RECETTES DE LA RÉPRESSION ROUTIÈRE : UNE MANNE POUR DE NOMBREUSES POLITIQUES PUBLIQUES ÉTRANGÈRES À LA ROUTE

Chaque année, de nombreuses politiques publiques profitent directement de la manne financière issue des poches des conducteurs, et ce alors qu'elles n'ont aucun lien avec la sécurité routière. Une partie de l'argent de la répression finance ainsi le développement des transports en commun. Une autre partie intègre le budget général de l'État et est attribuée depuis 2016 au Programme 122 « Concours spécifiques et administration » au sein de la mission « Relations avec les collectivités territoriales ». Depuis 2016 c'est le budget général de l'État et non plus le Fonds Interministériel pour la Prévention de la Délinquance qui profite de cette enveloppe financière.

Les transports en commun, grands bénéficiaires du budget de l'AFITF

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), créée fin 2004, est chargée de coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport. Elle bénéficie d'un budget important grâce à des taxes et subventions de l'État.

En 2017, 424,6 millions d'euros du budget de l'AFITF proviennent ainsi directement des recettes des radars, contre 263,3 millions en 2016, soit une hausse de 61,2 %. Cette agence profite également de la redevance domaniale des concessions d'autoroutes et de la taxe d'aménagement du territoire, perçue avec les péages. La majorité du budget de cette agence gouvernementale provient ainsi directement de taxes liées à la route et donc payées par les conducteurs. En 2016, le montant total des recettes était de 1,92 milliard d'euros, alimenté à hauteur de 1,82 milliard par la route.



Pourtant, ces nombreuses taxes n'arrivent plus à alimenter l'AFITF et à lui permettre de répondre à ses engagements en matière de travaux. L'État ne cesse de multiplier les subventions et nouvelles taxes prélevées aux conducteurs pour sauvegarder cette agence, d'autant plus qu'elle devait profiter de la manne offerte par l'écotaxe, définitivement enterrée en octobre 2014 et qui coutera à l'État plus d'un milliard d'euros de dédommagement.

Recettes de l'AFITF de 2005 à 2016 (en millions d'euros)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Produit des participations de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes	332,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Redevance domaniale due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes	155,6	162,9	168,6	174,5	179,9	185,9	193,4	198,4	299,9	313,6	326,4	330,5
Taxe d'aménagement du territoire	0	511,8	525,7	521,2	527,6	539,2	541,8	535,2	538,1	570,5	555,3	560,3
Produit des amendes perçues avec les radars	0	100	100	122,9	115	126,3	177	271,8	170,2	202,6	233,2	360
Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques-TICPE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1139	715
Contribution exceptionnelle volontaire des sociétés concessionnaires d'autoroutes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0
Dotations exceptionnelles : vente des participations de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes	450	355	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subventions budgétaire/plan de relance	0	62	0	0	1602	1245	974,3	900	559,8	655,9	0	0
Produits financiers	0,328	1,102	0	0	0	0,165	0,569	0	0,019	0,002	0	0
Produits divers ou exceptionnels	0	0	0,003	0	7,520	24,394	400	1,532	0	0	0,074	100,5
Emprunts ou avances du trésor	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0	0	0
Total	938,4	4387,8	794,4	818,2	2575,7	2121,8	2287,2	1907	1568,2	1742,8	2354	2066,4

Source : données issues du site internet de l'AFITF

Pour compenser la perte des ressources liées à la suppression de l'écotaxe, la loi de finances 2015 a affecté de nouvelles ressources à l'AFITF, soit une recette nouvelle de 1,13 milliard d'euros abondée



par, d'une part, une hausse de 4 centimes d'euro/litre de gazole sur les poids lourds (2 centimes au titre de la TICPE et 2 centimes au titre de la contribution climat-énergie ou taxe carbone), et une hausse de 2 centimes d'euro/litre de gazole sur les véhicules légers d'autre part. Encore et toujours une mesure contre les intérêts des usagers de la route.

En outre, depuis le 1^{er} janvier 2017 la taxe sur les carburants (TICPE) a augmenté de 1 centime pour le gazole, et baissé du même montant pour l'essence.

Si la route participe grandement au budget de cet organisme, la réciproque n'est malheureusement pas vraie. Depuis 2005, sur 34 milliards dépensés par l'AFITF, seuls 10,5 milliards d'euros, soit moins d'un tiers de son budget, ont été destinés au transport routier. Les deux tiers restants servent principalement au transport ferroviaire (15,5 milliards d'euros) et aux transports collectifs d'agglomération (3,5 milliards d'euros).

Engagements de l'AFITF par mode de transports de 2005 à 2014 (en millions d'euros)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Transport routier	656,2	1811,2	1369,9	1114,6	1389,5	856	718,5	792,5	1346,4	248
Transport ferroviaire interurbain	2028,7	1525,6	773,2	404,4	2560,6	513,3	4266,1	2569,5	764,6	132,4
Transport fluvial	28,9	40,7	7,6	47,6	27,8	37,2	49	48	63	37
Transport maritime	0	108,5	79,3	40,5	79,4	90	66	58,5	75	0
Transports collectifs d'agglomération	0	525,9	678	285,9	320	440,8	516,1	318,4	396,4	0
Divers	0	27,2	69,1	149	40,7	27,2	3439	30	41,7	0
Total engagé	2173,9	4039,2	2977,2	2042,1	4418,3	1964,5	9054,8	3817	2687,7	417,4

Source : données issues du site internet de l'AFITF

Ces dépenses sont mêmes en diminution : le document de présentation de l'AFITF indique concernant les dépenses, que les investissements dans le secteur routier sont en baisse : « *Un volet routier dont le poids relatif tend à décroître (34,8 % en exécution en 2013 contre une moyenne de 42,6 % depuis 2005).* »

En 2014, 58,9 % des dépenses de cet organisme ont ainsi financé d'autres modes de transport. En 2015, ces dépenses correspondent à 67,63 % du budget. Ce sont donc les conducteurs qui financent les projets de LGV (ligne à grande vitesse) et de transports en commun (métros, tramway, Bus à Haut Niveau de Service).

Pour 2017, le communiqué de presse du 6 décembre 2016, présentant le budget 2017, précise même que les autorisations d'engagements (3,2 milliards d'euros), permettront notamment de financer le canal Seine Nord Europe, le réaménagement de la voie ferrée Serqueux-Gisors pour le transport de fret, et enfin, permettra l'achat des prochaines tranches de matériels roulants sur les lignes conventionnées de transport de voyageurs.



45 millions d'euros pour alimenter le budget de l'État

Le budget général de l'État bénéficie également de cette manne financière. 45 millions d'euros viennent ainsi abonder en 2017 le budget de l'État, et sont attribués au Programme 122 « Concours spécifiques et administration » au sein de la mission « Relations avec les collectivités territoriales ». Malheureusement et une fois encore, pas au service de la sécurité des usagers de la route.

Depuis 2016, cette somme est intégrée directement au budget général de l'État. De 2006 à 2015, ce montant était alloué au Fonds Interministériel pour la Prévention de la Délinquance (FIPD). « À compter de 2016, compte tenu de la budgétisation du Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) sur le programme 122 « Concours spécifiques et administrations », la fraction du produit des recettes antérieurement affectée à l'ACSE est désormais affectée au budget général de l'État. »

Intégré au sein de l'Agence nationale pour la Cohésion Sociale et l'Égalité des chances (ACSE), l'objectif du FIPD est de financer les projets les plus aptes à contribuer à la réduction de la délinquance. Le 1^{er} janvier 2016, l'ACSE a été dissoute, ce qui explique le changement d'affectation.

Depuis sa création en 2006, et jusqu'en 2015, ce sont 370 millions d'euros qui ont été affectés à une agence dont les missions, si respectables soient-elles, ne concernent aucunement la sécurité des usagers de la route.

Sources de financement du FIPD depuis sa création (en millions d'euros)

Récapitulatif 2007-2014 FIPD

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ressource								
Produit des amendes	50	35	35	35	35	35	45	45
Transferts budgétaires				13,7	15	15	11,5	9,6
Plan de relance			2					
Total	50	35	37	48,7	50	50	56,5	54,6
Emploi								
Vidéoprotection	13,4	11,7	17	28,9	28,6	24,7	19,3	19
Hors vidéoprotection	30,7	25,8	19,6	19,5	20,3	20,6	37,2	35,6
Total	44,1	37,5	36,6	48,4	48,9	45,3	56,5	54,6

Source : PLF 2016 Prévention de la délinquance

4. FACE À LA BAISSÉ DES DOTATIONS DE L'ÉTAT LES COLLECTIVITÉS LOCALES PROFITENT AUSSI DES RECETTES DE LA RÉPRESSION ROUTIÈRE

Les collectivités locales profitent également de la manne des conducteurs. En 2017, 664,7 millions d'euros directement issus de la répression, contre 666,7 en 2016, sont ainsi prévus pour : « améliorer et rendre plus sûrs la circulation et les transports en commun ». Chaque année, c'est donc presque la moitié de l'argent prélevé dans la poche des conducteurs qui permet de financer les projets des collectivités. Des projets bien souvent sans aucun lien avec la route puisque les : « les communes, EPCI et départements sont libres de choisir les opérations finançables par le produit des amendes de police



en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local. » Les conducteurs peuvent ainsi par exemple se retrouver à financer la construction d'une ligne de tramway !

L'enveloppe de 664,7 millions d'euros pour les collectivités locales se décompose en deux parties : 494,7 millions d'euros proviennent du produit des amendes hors radars (amendes forfaitaires + amendes forfaitaires majorées), notamment pour améliorer les transports en commun et poursuivre le déploiement du procès-verbal électronique.

Les 170 millions d'euros restants sont issus des amendes provenant des radars. Cette somme est répartie, d'une part, entre les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), (106 millions d'euros), et, d'autre part, aux départements, à la collectivité territoriale de Corse, à la Métropole de Lyon et aux régions d'outre-mer (64 millions d'euros).

Face au recul de la participation de l'État dans le financement des collectivités locales, cette opportunité transcrite dans le code général des collectivités locales (articles L. 2334-24 et L. 2334-25) permet de financer de façon pérenne des projets sans liens avec la route.

5. LA DETTE DE L'ÉTAT REMBOURSÉE AVEC L'ARGENT DES CONDUCTEURS

Comme nous venons de le voir, les collectivités locales profitent chaque année de l'argent de la répression routière. Les usagers de la route remboursent également tous les ans une partie de la dette de l'État.

Après 440,6 millions d'euros en 2016, 438,8 millions d'euros seront affectés en 2017 à ce poste de dépenses. Sur le 1,84 milliard d'euros qu'ont rapportés les radars et amendes, c'est donc 23,7 % de l'argent sorti de la poche des conducteurs qui est officiellement affecté au désendettement de l'État.

Pourtant ce n'est pas aux conducteurs d'assumer le déficit public. Cette redirection d'une partie de la somme issue de la répression routière dans le désendettement de l'État laisse à penser qu'il s'agit d'un véritable impôt dissimulé et réservé aux seuls usagers de la route.

Le gouvernement a besoin de l'argent des conducteurs pour honorer ses engagements auprès des créanciers. La mise en place et le déploiement de nouveaux radars encore plus efficaces, laisse à penser qu'outre l'augmentation des recettes de la répression routière, les autorités ont besoin d'encore plus d'amendes pour répondre à une dette qui ne cesse de croître !!

6. CONCLUSION : UN SYSTÈME QUI CONTINUE DE FONCTIONNER AU DÉTRIMENT DES USAGERS DE LA ROUTE

Le pactole de la répression routière représente 1,84 milliard d'euros. Pourtant, une infime partie de cette somme est consacrée à la route. Le gouvernement se moque ouvertement des usagers de la route, les radars sont un impôt déguisé et imposé exclusivement aux conducteurs.

Pire, l'inutilité des radars en matière de lutte contre la mortalité routière a été largement démontrée. Ainsi, la baisse de la mortalité routière était même plus importante avant l'implantation des premiers



radars, avec une diminution de [346 morts par an en moyenne de 1991 à 2003, contre 222 en moyenne de 2003 à 2015](#).

Si les premiers radars ont fait leur apparition en 2003, c'est depuis 2006 que l'on peut retracer plus facilement l'utilisation qui est faite de la politique de contrôle et de sanction des usagers de la route.

L'article 49 de la loi de finances pour 2006 a ainsi créé le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ». Ce compte d'affectation spéciale « CAS Radars » permet de retracer les dépenses financées à partir du produit des amendes.

En 2011, le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » a été largement réformé et élargi, passant d'une à deux sections et de deux à cinq programmes (voir graphiques en annexe). La loi de finances de 2017 le modifie à nouveau, si elle conserve les deux sections le nombre de programmes passe de cinq à quatre (les programmes « Radars » et « Fichier national du permis de conduire » ayant fusionné au sein du programme « Structures et dispositifs de sécurité routière »).

La Cour des comptes, dans sa note d'analyse de l'exécution budgétaire 2015 relative au « Compte d'affectation spéciale Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », formule parmi ses recommandations : « *sans attendre, supprimer dès 2017 le partage formel du CAS en deux sections et réduire le nombre de ses programmes, source de complexité* ». Les magistrats de la rue Cambon, pourtant spécialistes des finances publiques, constatent la complexité de l'affectation des recettes liées à la répression routière.

Par ailleurs, l'article 21 de la LOLF (Loi Organique relative aux Lois de Finances ; adoptée en 2001 et qui régit les règles comptables et budgétaires de l'État, et donc de fait les lois de finances) explique que : « *les comptes d'affectation spéciale retracent, dans les conditions prévues par une loi de finances, des opérations budgétaires financées au moyen de recettes particulières qui sont, par nature, en relation directe avec les dépenses concernées* ».

Comment ne pas s'étonner dès lors de voir que l'argent des conducteurs subventionne les projets de transports en commun dans les collectivités locales, abonde le budget général ou encore participe au désendettement de l'État ? Plus des 2/3 des recettes liées à la répression routière sont ainsi versées au profit de politiques publiques qui sont étrangères à la sécurité des usagers de la route.

Par ailleurs, si l'on pouvait croire que l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France avait une légitimité à recevoir de l'argent de la répression routière, puisqu'elle occupe une place importante dans le développement du réseau routier, il n'en est en réalité pas du tout question. En effet, l'AFITF est au cœur de la politique de développement des transports en commun. L'agence n'accorde en réalité qu'un quart de son budget à la route. Pourtant, en plus de recevoir des fonds directement alloués par la répression routière, l'AFITF vit en majeure partie uniquement grâce à des taxes appliquées à la route (notamment sur les autoroutes).

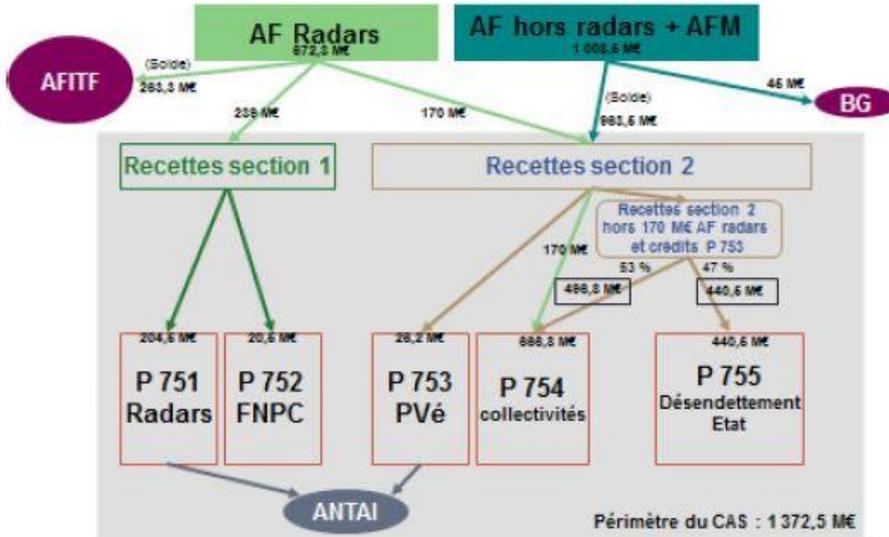
La multiplication des radars permet ainsi de financer des politiques publiques sans aucun lien avec la route. Face à des infrastructures de transport routier en mauvais état, le peu d'investissement lié à la formation où à la prévention, les conducteurs sont doublement victimes d'une politique de sécurité routière qui vise uniquement à faire du chiffre au détriment de la sécurité.



7. ANNEXES :

⇒ Annexe n°1 : compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »

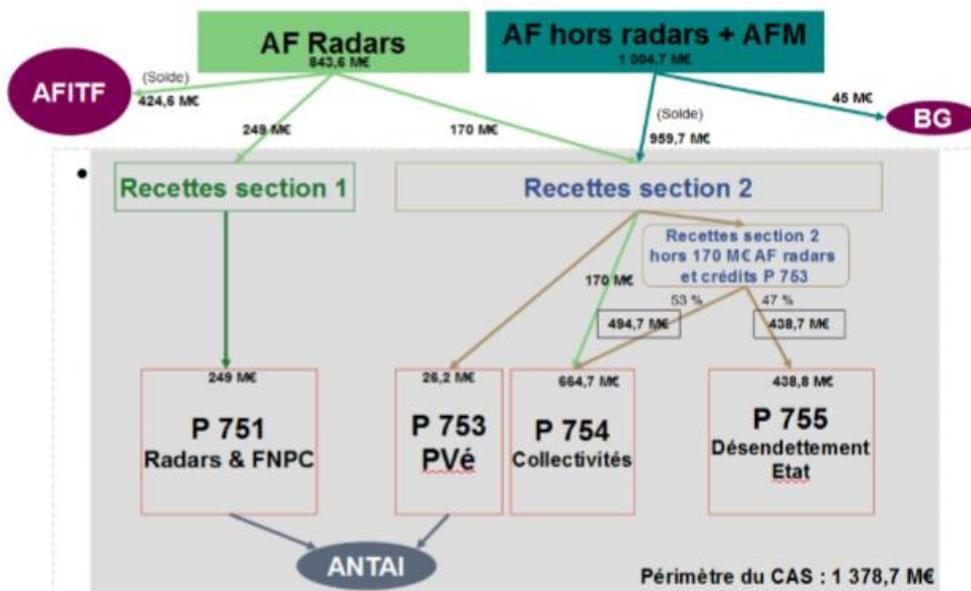
Compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » pour l'année 2016



Source : PLF 2016 Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Une seule différence est apparue entre 2016 et 2017 concernant le nombre de programmes subventionnés par la route. Les programmes 751 et 752 ayant fusionné, il n'apparaît désormais plus que 4 programmes.

Compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » pour l'année 2017

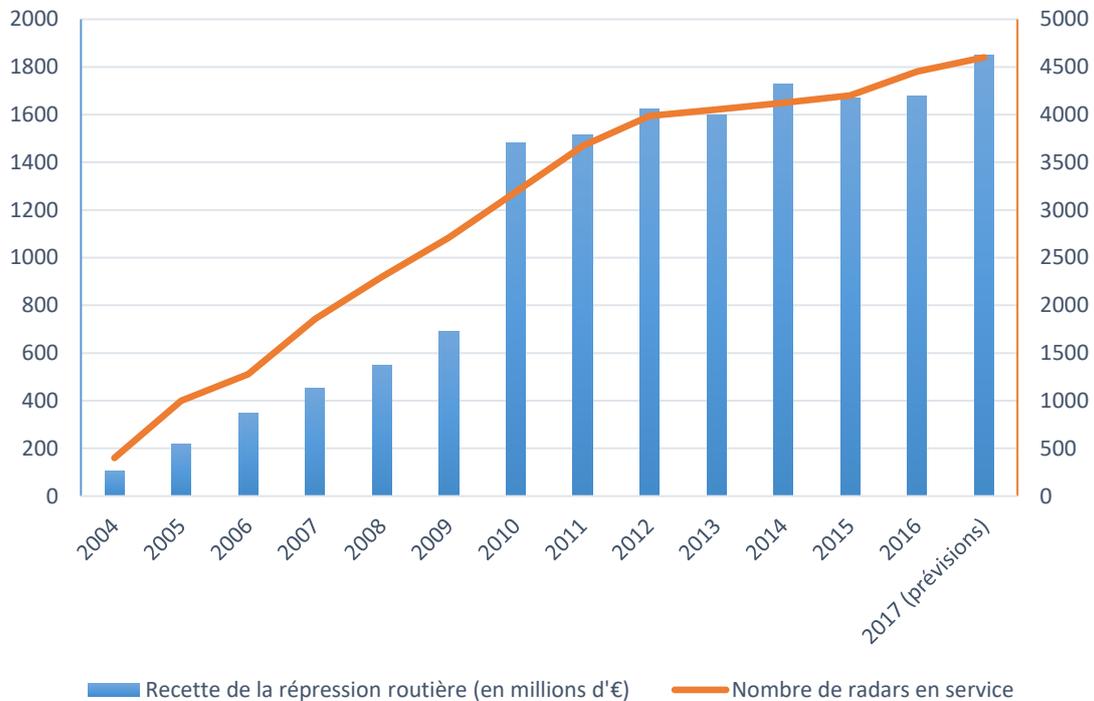


Source : PLF 2017 Contrôle de la circulation et du stationnement routiers



⇒ **Annexe n°2 : évolution des recettes de la répression routière et du nombre de radars depuis 2003**

Evolution du nombre de radars et des recettes liées à leur mise en service en 2003



Sources : données issues des PLF et des bilans de la sécurité routière depuis 2003

La multiplication par deux du montant des recettes de la répression routière entre 2009 et 2010 s'explique par la mise en place courant 2009 du PV électronique. Selon le rapport (fait au nom de la commission des finances sur l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI)), par le sénateur Vincent Delahaye : « le PVé est un outil dont la rentabilité est 78 % plus élevée que le carnet à souches : le taux de recouvrement est supérieur ; le taux de contestation est moindre ; le coût de traitement administratif est réduit (compte tenu du traitement automatisé) ; et il n'est plus possible d'accorder des « indulgences ». »

Outre ce nouvel outil redoutablement efficace, qui permet aux agents de contrôler et sanctionner les usagers de la route sans avoir à arrêter un véhicule, l'année 2009 a également été l'année de lancement des radars de feux rouges et de passages à niveaux.



Ligue de Défense des Conducteurs
Siège social : 23 avenue Jean Moulin 75014 PARIS
Mail : contact@liguedesconducteurs.org
Tél : 01.43.95.40.20

